DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Rok XXIV | Warszawa, dnia 31 grudnia 1947 r. | Nr 16*)

TREŚĆ:

DZIAŁ OGÓLNY

249

Uchwała Rady Ministrów z dnia 20 grudnia 1947 r. w sprawie ogłaszania zarządzeń, obwieszczeń i ogłoszeń urzędowych.

W celu ujednostajnienia postępowania władz i urzędów państwowych przy ogłaszaniu zarządzeń, obwieszczeń i ogłoszeń urzędowych, Rada Ministrów postanawia, co następuje:

I. Wszelkie zarządzenia, ogłoszenia i obwieszczenia urzędów i władz państwowych oraz instytucji publicznych, które mają być podane do powszechnej wiadomości przez ogłoszenie w dzienniku urzędowym, ogłasza się w „Monitorze Polskim" Dzienniku Urzędowym R. P. W szczególności dotyczy to przypadków, gdy przepisy prawne nakazują ogłoszenie w dzienniku urzędowym bez wyraźnego określenia jego nazwy, albo też ogłoszenie w piśmie urzędowym, przeznaczonym do ogłoszeń.

II. Postanowienia ust. I nie dotyczą zarządzeń, ogłoszeń i obwieszczeń, dla których przewidziane zostało wydawanie specjalnych dzienników urzędowych (Dziennik Taryf pocztowych, teletechnicznych i radio-komunikacyjnych, Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych, Dziennik Wojewódzki), lub które według wyraźnego przepisu prawa przekazane są do ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym właściwego Ministerstwa.

III. W Dzienniku Urzędowym poszczególnych Ministerstw i urzędów centralnych umieszcza się, oprócz zarządzeń, obwieszczeń i ogłoszeń urzędowych, przekazanych do publicznego ogłoszenia w nim na mocy wyraźnego przepisu prawa, wszel-

*) Ostatni w roku 1947.

kie zarządzenia i instrukcje przeznaczone tylko dla personelu tych Ministerstw i urzędów centralnych oraz podległych im organów.

IV. Wykonanie niniejszej uchwały porucza się wszystkim Ministrom i Kierownikom Urzędów Centralnych, we właściwym im zakresie działania.

Nr I. 1-73/9/47.

DZIAŁ PERSONALNY

250

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 31 grudnia 1947 r. o wykonaniu zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 30 czerwca 1947 r., wydanego w porozumieniu z Ministrem Skarbu o dodatkowym wynagrodzeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" za służbę poza ustalonymi godzinami pracy (Dz. Urz. M. K. Nr 15, poz. 242).

Do § 1.

Globalna kwota wydatków na dodatkowe wynagrodzenie za służbę poza ustalonymi godzinami pracy nie może przekraczać miesięcznie 5% sum, przewidzianych na wydatki na uposażenie (wynagrodzenie) zasadnicze wszystkich pracowników, w danym rozdziale budżetowym.

Do § 2 i 3.

W celu ograniczenia służby poza ustalonymi godzinami pracy i wydatków na dodatkowe wynagrodzenie na ten cel, do przypadków określonych w § 2 należy:

1) poddać kontroli te działy służby, w których służba poza ustalonymi godzinami pracy odbywa się dosyć często i traci charakter wyjątkowy;

2) uzupełnić, w ramach posiadanych etatów, braki personelu pracownikami zbędnymi w innych działach służby oraz pracownikami spośród wyszkolonych rezerw dla uniknięcia służby poza ustalonymi godzinami pracy;

3) przystąpić w razie braku odpowiednich pracowników do bezzwłocznego ich przeszkolenia;

4) badać turnusy jazdy pracowników drużyn parowozowych i konduktorskich w kierunku ich usprawnienia oraz zwracać uwagę na prawidłowe obliczanie czasu ich pracy produkcyjnej (pełnowartościowej), w szczególności:

   a) liczyć pracownikom drużyn parowozowych służbę przy pociągach według współczynnika 1, a czas oczekiwania na przyjęcie parowozu na terenie parowozowni i czas oczekiwania na przyjęcie pociągu na stacji według współczynnika 2/3 czyli za 1 godzinę oczekiwania zaliczać tylko 40 minut pracy produkcyjnej;

   b) uregulować czas na przyjęcie i oddanie parowozu według obowiązujących norm;

   c) uzupełnić turnusy drużyn konduktorskich normą czasu służby i przypadającym miernikiem czasu oraz współczynnikiem wykorzystania czasu drużyn konduktorskich; norma czasu służby drużyn konduktorskich przy pociągach pasażerskich i towarowych zbiorowych, obliczana według współczynnika 1, wynosi 200 godzin służby miesięcznie przy mierniku 6,7 godzin dziennej służby, odpowiadającej 200 godzinom pracy produkcyjnej miesięcznie; norma czasu służby drużyn konduktorskich przy innych pociągach towarowych, obliczana według współczynnika 5/6, wynosi 240 godzin służby miesięcznie przy mierniku 8 godzin dziennej służby, równoważnych 200 godzinom pracy produkcyjnej miesięcznie; norma czasu służby drużyn konduktorskich, obsługujących turnusowo pociągi zbiorowe i tranzytowe, zależna jest od stosunku czasu służby według współczynnika 1 do czasu służby według współczynnika 5/6 i może wynosić od 210 do 230 godzin służby miesięcznie, przy mierniku od 7 do 7,7 godziny dziennej służby, czemu odpowiada w każdym przypadku 200 godzin produkcyjnej pracy miesięcznie; współczynnikiem wykorzystania drużyn konduktorskich jest stosunek ilości pociągogodzin, obliczonych według turnusów drużyn konduktorskich do ilości godzin służby, przeliczonych na pracę produkcyjną według współczynnika;

   d) liczyć czas pogotowia według współczynnika 1/3 czyli za 1 godzinę pogotowia 20 minut pracy produkcyjnej, a czas jazdy luzem (pasażerem) według współczynnika 1/2, czyli za 1 godzinę jazdy luzem 30 minut pracy produkcyjnej;

   e) nie zaliczać pracownikom wypoczynku na stacjach zwrotnych do czasu służby.

Do § 4 i 5.

Za służbę w porze nocnej uważa się służbę w godzinach od 22 do 6, za służbę w niedzielę lub święta — służbę w porze od godziny 6 w niedzielę lub dnia świątecznego do godziny 6 następującego po nim dnia roboczego.

Pracownikom zatrudnionym na zmianę (w turnusie) liczy się czas służby poza ustalonymi godzinami pracy w następujących przypadkach:

1) jeżeli byli na służbie w danej zmianie (turnusie) dłużej niż normalnie przypada według wyznaczonej zmiany i nie zwolniono ich w zamian za to od służby w innym czasie;

2) jeżeli w okresie przypadającego wypoczynku powołano ich na służbę i nie zwolniono w zamian za to od służby w innym czasie.

Pracownikom pełniącym służbę na zmianę (w turnusie) oblicza się czas służby poza ustalonymi godzinami pracy za cały miesiąc kalendarzowy w sumie ogólnej, bez podziału na pierwsze 2 godziny i dalsze godziny lub godziny w porze nocnej albo w niedziele i święta, przeliczając go na pracę produkcyjną według współczynnika ustalonego dla wykonywanej służby na danym posterunku służbowym.

Za godziny nadliczbowe, obliczone w powyższy sposób, wypłaca się dodatkowe wynagrodzenie:

1) po 150% uposażenia zasadniczego z dodatkiem wyrównawczym do wyższej grupy, służbowym i lokalnym za każdą nadliczbową godzinę od 1 do 50 ponad 200 godzin produkcyjnej pracy w miesiącu;

2) po 200% uposażenia zasadniczego z dodatkiem wyrównawczym do wyższej grupy, służbowym i lokalnym za każdą nadliczbową godzinę ponad 250 godzin produkcyjnej pracy w miesiącu.

W liście należności z tytułu dodatkowego wynagrodzenia za służbę poza ustalonymi godzinami pracy wpisuje się w rub. 8 nadliczbowe godziny od 1 do 50 ponad 200 godzin produkcyjnej pracy w miesiącu a w rubr. 9 następne godziny nadliczbowe.

W razie przerw w służbie z powodu choroby albo innych przyczyn zmniejsza się obowiązującą pracownika liczbę 200 godzin pracy produkcyjnej, przypadających w okresie przerwy i liczy się godziny pracy produkcyjnej, przekraczające zmniejszoną liczbę obowiązujących pracownika godzin pracy produkcyjnej jako godziny nadliczbowe.

Przykład 1.

Pracownik zatrudniony w dni robocze w służbie według współczynnika pracy 1, który pełnił służbę w miesiącu: w ciągu 4 dni po 12 godzin dziennie, przez następne 10 dni chorował a w ciągu pozostałych 11 dni pełnił służbę po 8 godzin dziennie, otrzymuje dodatkowe wynagrodzenie za 16 godzin nadliczbowych według następującego rachunku: 200 godzin pracy — 10 dni przerwy × 8 godzin = 120 godzin pracy produkcyjnej;

4 dni × 12 godzin służby = 48 godzin służby
11 dni × 8 godzin służby = 88 godzin służby

razem . . . 136 godzin służby

136 godzin służby — 120 godzin = 16 godzin nadliczbowych.

Przykład 2.

Pracownik zatrudniony w służbie na zmiany (w turnusie) według współczynnika pracy 5/6, który pełnił służbę w miesiącu:

w ciągu 15 dni po 12 godzin służby i 24 godzin odpoczynku, w ciągu 10 dni po 12 godzin służby i 12 godzin odpoczynku, w ciągu 5 dni przebywał na urlopie, otrzymuje dodatkowe wynagrodzenie za 40 godzin nadliczbowych według następującego rachunku:

200 godzin pracy — (5 dni urlopu × 8 godzin) = 160 godzin pracy produkcyjnej,

10 zmian × 12 godzin = $\frac{5}{6}$ = 100 godzin pracy produkcyjnej,

10 zmian × 12 godzin × $\frac{5}{6}$ = 100 godzin pracy produkcyjnej,

razem: 200 godz. pracy produkcyjnej — 160 godzin = 40 godzin nadliczbowych.

Pracownikom, pełniącym służbę na stanowiskach kierowniczych, których czas pracy nie jest normowany w myśl art. 2 przepisów o stosowaniu na kolejach żelaznych ustawy o czasie pracy w przemyśle i handlu według 8-godzinnego dnia pracy, nie należy się dodatkowe wynagrodzenie za służbę poza ustalonymi godzinami pracy. Stanowiskami kierowniczymi są stanowiska, na których przysługuje pracownikom dodatek funkcyjny.

Do § 7.

Pracowników zatrudnionych poza ustalonymi godzinami pracy, należy w miarę możności, zwalniać od pełnienia służby w innym czasie, wyrównując w ten sposób czas ich służby w granicach 200 godzin pracy produkcyjnej w miesiącu; w wymienionych przypadkach nie przysługuje pracownikom za służbę poza ustalonymi godzinami pracy dodatkowe wynagrodzenie.

Do § 8.

Wydatek z tytułu wypłaty dodatkowego wynagrodzenia za służbę poza ustalonymi godzinami zalicza się w wydatkach osobowych na pozycję „uposażenie zasadnicze" tych rozdziałów budżetowych, z których dani pracownicy są opłacani, a w wydatkach rzeczowych na pozycje rzeczowe, z których dani pracownicy otrzymują uposażenie (wynagrodzenie).

Wydatek z tytułu wypłaty dodatkowego wynagrodzenia za służbę poza ustalonymi godzinami pracy prowadzi biuro finansowe D. O. K. P. w osobnej ewidencji na podstawie list dokonanych wypłat; ewidencja służy do kontroli, czy wydatek na ten cel nie przekracza wyznaczonych granic. Wydatki na wynagrodzenia za godziny nadliczbowe D. O. K. P. zgłaszają Biuru Personalnemu M. K. w uwagach miesięcznych, w zestawieniach wydatków przedstawianych M. K. na podstawie zarządzenia M. K. z dnia 1 marca 1947 r. Nr Pers. 2/51-18/47 w sprawie statystyki personelu i wydatków na płace i różne świadczenia osobowe, oddzielnie na wypłacone wynagrodzenia za godziny nadliczbowe z kredytów osobowych, oddzielnie z kredytów rzeczowych, niezależnie od wykazania tych wydatków w sumie ogólnych wydatków na uposażenie zasadnicze.

Nr Pers. 2/423-50/47.

DZIAŁ RUCHU KOLEJOWEGO

251

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 12 grudnia 1947 r. w sprawie wydania „Instrukcji dla drużyn konduktorskich Nr R 25".

§ 1.

Niniejszym zatwierdzam wydanie II, poprawione i uzupełnione „Instrukcji dla drużyn konduktorskich Nr R 25", która ukaże się osobno.

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1948 r. Jednocześnie tracą moc obowiązującą wszystkie inne instrukcje, wydane w sprawach unormowanych niniejszym zarządzeniem.

Nr IV. 4/212/13/47.

DZIAŁ MECHANICZNO-KOLEJOWY

252

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20 października 1947 r. w sprawie wydania „Instrukcji o próbach i badaniach zbiorników, pracujących pod ciśnieniem".

§ 1.

Zatwierdzam „Instrukcję o próbach i badaniach zbiorników, pracujących pod ciśnieniem № M 61, która ukaże się w osobnym wydaniu.

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Równocześnie tracą moc obowiązującą wszelkie przepisy i zarządzenia wydane w tym przedmiocie przez Ministerstwo Komunikacji lub przez dyrekcje okręgowe kolei państwowych.

Nr IV-501/37/47.

253

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 25 listopada 1947 r. w sprawie przydziału, inwentaryzacji, planowania napraw i prowadzenia statystyki przebiegów wagonów osobowych.

§ 1.

Przydział wagonów

1. Wszystkie wagony osobowe przydziela się poszczególnym D. O. K. P. w ilości, zależnej od potrzeb ruchu, przy czym przydzielone wagony stanowią inwentarz danej D. O. K. P.
2. Przydział wagonów osobowych do poszczególnych D. O. K. P. zarządza Departament Mechaniczny Ministerstwa Komunikacji po uprzednim szczegółowym uzgodnieniu z Departamentem Ruchu Kolejowego.
3. Każda D. O. K. P. w swoim zakresie przydziela otrzymane wagony do poszczególnych wagonowni lub parowozowni, do których należy utrzymanie przypisanych wagonów.
4. Każdy wagon musi być opatrzony w napis, wskazujący nazwę D. O. K. P. przez stację macierzystą wagonu, zgodnie z przepisami № M 37.
5. Wszelkie zmiany w przydziale wagonów do D. O. K. P. mogą się odbywać jedynie na podstawie zarządzenia Departamentu Mechanicznego Ministerstwa Komunikacji.

§ 2.

Prowadzenie inwentarza.

1. Każda D. O. K. P. sporządza dla przydzielonych jej wagonów „Kartę inwentarzową“, według wzoru podanego w załączniku 1 (seria M № 38) w czterech równobrzmiących egzemplarzach dla każdego wagonu, po jednym egzemplarzu dla: Ministerstwa Komunikacji, D. O. K. P. dla parowozowni lub wagonowni i dla warsztatów.
2. Jeżeli wagon zostanie przekazany z jednej parowozowni lub wagonowni do drugiej, albo z jednej D. O. K. P. do innej, to równocześnie z wagonem należy przesłać całkowicie wypełnioną jego kartę inwentarzową z podaniem przebiegu dokonanych napraw.
3. Jeżeli wagon przez zmiany w konstrukcji lub w wyposażeniu zmienił swój pierwotny charakter, co spowodowało zmianę znaku serii i numeru wagonu, w takim przypadku należy starą kartę inwentarzową zachować, przekreślając ją na ukos czerwonym ołówkiem lub atramentem, sporządzić nową kartę, następnie obydwie karty spiąć i na starej karcie zaznaczyć „Otrzymał nowy Nr . . za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji Nr . . . z dn. . . .“ a na nowej karcie: „przerobiony z wagonu Nr . . .“ Nową kartę inwentarzową należy sporządzić w 4-ch egzemplarzach i przesłać je do miejsc wskazanych w ust. 1, z powołaniem się na zarządzenie Ministerstwa Komunikacji na podstawie którego wagon został zrekonstruowany.
4. Zmiany w konstrukcji i wyposażeniu wagonu mogą być dokonane tylko za zezwoleniem Departamentu Mechanicznego Ministerstwa Komunikacji.
5. Raz na miesiąc warsztaty, parowozownie lub wagonownie przesyłają do właściwej D. O. K. P. wykaz według wzoru podanego w załączniku 2 na wagony, które miały okresowe naprawy za miesiąc ubiegły.

§ 3.

Planowanie napraw okresowych.

1. Dla umożliwienia corocznego sporządzania planu napraw okresowych wagonów osobowych, D. O. K. P. prowadzą w 2-ch egzemplarzach książkę kontroli i planowania napraw według wzoru podanego w załączniku 3, jeden dla Ministerstwa Komunikacji, drugi dla D. O. K. P. Książka ta powinna być prowadzona bieżąco; daty umieszczone w rubrykach 3, 4 i 5 powinny ściśle odpowiadać datom umieszczonym na wagonie.
2. Dla wagonów nowych, jako datę ostatniej naprawy głównej umieszcza się datę zbudowania wagonu; od tej daty wyznacza się terminy następnych napraw okresowych.
3. Wagony, które podlegają 6 miesięcznemu terminowi rewizji okresowej, należy w książce kontroli i planowania w rubryce 2 podkreślić czerwonym ołówkiem.
4. Książka kontroli i planowania napraw powinna być ukończona do dnia 20 czerwca każdego roku, tak, aby na 1 lipca mogła być przedstawiona Ministerstwu Komunikacji do zatwierdzenia. Taką samą książkę dla własnych wagonów winna prowadzić parowozownia lub wagonownia.
5. Na podstawie danych umieszczonych w książce o której mowa, D. O. K. P. układają według miesięcy—teoretyczny roczny plan okresowych napraw wagonów — na rok następny, według wzoru podanego w załączniku 4.
6. Parowozownia lub wagonownia przesyła do D. O. K. P. na dzień 20 każdego miesiąca sporządzony pod kalkę w 2 egzemplarzach wykaz wagonów osobowych, u których przypada termin napraw okresowych w miesiącu następnym według wzoru podanego w załączniku 5.
7. Warsztaty przesyłają do D. O. K. P. do dnia 20 każdego miesiąca na miesiąc następny plan wejścia i wyjścia z warsztatów wagonów osobowych.

8. Na podstawie otrzymanego wykazu napraw i planu wejścia i wyjścia wagonów do naprawy i z naprawy D. O. K. P. układają miesięczny plan napraw, przy czym jeden egzemplarz wykazu, uzupełniony rubrykami 3 i 4 zwracają do miejsca przydziału wagonów.
9. Jeżeli przewiduje się odroczenie rewizji okresowej wagonu, to w planie (załącznik 4) należy skreślić numer tego wagonu z rubryki. w której był umieszczony, a umieścić go we właściwej rubryce tego miesiąca, w którym wagon rzeczywiście ma być oddany do rewizji.
10. Odraczanie terminu rewizji okresowej jest dozwolone w razie istotnego braku odpowiednich wagonów w rezerwie, lub też w celu normowania miesięcznego planu, lecz tylko w tych przypadkach, w których po dokładnym zbadaniu okaże się, że stan techniczny wagonu pozwala na takie odroczenie.
11. Przekwalifikowanie wagonu z jednej kategorii naprawy do innej może nastąpić tylko po uzyskaniu na to zgody Ministerstwa Komunikacji na podstawie umotywanego wniosku D. O. K. P.

§ 4.

Statystyka przebiegów wagonów.

1. Każda wagonownia lub parowozownia prowadzi statystykę przebiegów wagonów, przydzielonych do niej, według wzoru podanego w załączniku 6. Za podstawę do prowadzenia statystyki służy „Wykaz“ o stanie wagonów pociągu osobowego na druku M 47, telegramy o wyłączeniu wagonów z pociągu i turnusy obrotu składów pociągów wahadłowych w komunikacji podmiejskiej.
2. Statystykę prowadzić należy w ten sposób. aby w rubrykach 1—31 (odpowiadającym dniom miesiąca) było zaznaczone, gdzie w każdym dniu znajdzie się dany wagon, wzorując się na niżej podanych przykładach.

Przykład 1. Wagon Nr 4002 w dniu 1. V. odszedł ze stacji macierzystej „Warszawa“ pociągiem Nr 101 do Krakowa i wrócił dnia 2. V. pociągiem Nr 102 do Warszawy.

W rubryce 1 umieszcza się nr pociągu 101, a w rubryce 2 nr 102. W tym samym dniu 2. V. został wyłączony ze składu pociągu do naprawy bieżącej i naprawa była ukończona 4.V. W rubryce 2 umieszcza się w mianowniku literę „N“ ($\frac{102}{N}$) i tą samą literę umieszcza się w rubrykach 3 i 4.

Po ukończeniu naprawy bieżącej wagon był odstawiony do rezerwy do dnia 8. V.

W rubryce 4 w mianowniku umieszcza się literę R i tą samą literę umieszcza się w rubrykach 5, 6, 7 i 8.

Dnia 8. V. wagon ten odszedł pociągiem 401 do Gdyni i powrócił dnia 10. V. pociągiem nr 402.

W tym samym dniu 10. V. wagon odszedł pociągiem 401 do Gdyni, lecz wskutek zagrzania się czopa osiowego wyłączony z pociągu na stacji Kutno i został zwrócony do Warszawy 15/V pociągiem nr 4186. W rubryce 10 w mianowniku umieszcza się nr pociągu 401, a obok tego numeru umieszcza się czerwone kółko i nazwę stacji, na której był odczepiony, w rubrykach zaś 11, 12, 13 i 14 poziomą kreskę, a w rubryce 5 nr pociągu 4186.

Jeżeli wagon został odczepiony na skutek innej przyczyny niż grzanie się czopa, to zamiast czerwonego kółka należy zaznaczyć powód odczepienia, a mianowicie: uszkodzenie resoru — V, hamulca — h, sprzęgu — s, katastrofa — k.

Dnia 16. V. wagon został skierowany do dezynfekcji, a zwrócony był z dezynfekcji 20.V i w tym samym dniu odszedł pociągiem nr 215. W rubrykach 16, 17 18 i 19 umieszcza się literę D, a w rubryce 20 w liczniku literę D, a w mianowniku nr pociągu $\frac{D}{215}$

Wagon ten nie powrócił do Warszawy pociągiem, którym powinien był wrócić, a powrócił dopiero 28. V. pociągiem nr 216.

W rubrykach 21, 22, 23, 24, 25, 26 i 27 przeprowadza się poziomą kreskę czerwoną, a w rubryce 28 nr pociągu 216.

Czerwona kreska oznacza, że należy poszukać wagonu i wyjaśnienia przyczyny niezwrócenia wagonu w terminie.

Dnia 29. V. wagon ten został skierowany do naprawy okresowej (rewizji, naprawy średniej lub głównej).

W rubryce 29 umieszcza się w zależności od rodzaju naprawy oznaczenie „rew“, „śr“, gł“ i aż do czasu powrotu wagonu z naprawy przeprowadza się przez rubryki poziomą niebieską kreskę.

3. Jeżeli wagon zmienia skład pociągu np. włączony jest do składu pociągu Warszawa—Kraków, a od Krakowa doczepiony jest do składu Kraków—Zakopane, to w tym przypadku należy to odpowiednio zaznaczyć, jak wskazano na przykładzie 2.

Przykład 2. Dnia 1.V. wagon nr. 7135 odszedł w składzie pociągu nr. 101 jako wagon bezpośredniej komunikacji Warszawa—Zakopane.

W rubryce 1 umieszczamy nr. pociągu 101 i nazwę stacji przeznaczenia „Zakopane“.

Podobnie należy postępować w przypadkach kursowania wagonu w komunikacji międzynarodowej.

4. Jeżeli wagon wraca w tym samym dniu, w którym odszedł, to numery pociągów z jakim odszedł i z jakim wrócił należy pisać w formie ułamku, gdzie w liczniku umieszcza się nr. pociągu, którym wagon odszedł ze stacji macierzystej, a w mianowniku nr. pociągu, którym powrócił.
5. Jeżeli chodzi o wagony kursujące w pociągach podmiejskich ujętych w turnusy obrotu składów pociągów (wahadło), to zamiast numerów pociągów należy pisać tylko numer wahadła, a następnie postępować tak, jak jest wskazane w przykładach 1 i 3.

Przykład 3. Wagon kursował w wahadle I od 1 do 5, od dnia 6 do 10-go kursował w wahadle III, a 11, 12 i 13-go był w naprawie bieżącej, po czym 14-go kursował w wahadle II aż do końca miesiąca.

6. Po upływie każdego miesiąca oblicza się ilość kilometrów przebiegu każdego wagonu i sumę tę umieszcza się w rubryce „Kilometry".
7. Dla otrzymania osiokilometrów należy grupować wagony według rodzajów i ilości osi, i pomiędzy każdą grupą pozostawić trzy linijki wolne w celu podliczenia danej grupy wagonów, pomnożenia go przez ilość osi i wypisania osiokilometrów, jak to uwidocznione jest w załączniku 6.
8. Jeżeli wagon odszedł z pociągiem w ostatnich dniach miesiąca i powrócił dopiero w następnym miesiącu, to przebieg jego za ten czas należy zaliczać za ten miesiąc, w którym powrócił.
9. Po upływie każdego miesiąca wagonownia lub parowozownia oblicza na podstawie danych załączników 6 — ogólny przebieg osiokilometrów i wagono-kilometrów i przesyła do D. O. K. P. do dnia 5 następnego miesiąca po miesiącu sprawozdawczym.
10. Dyrekcja po otrzymaniu sprawozdań o przebiegu wagonów od wszystkich wagonowni lub parowozowni, które mają na swoim inwentarzu wagony osobowe, podlicza ogólny przebieg wagonów, będących na jej inwentarzu (osio-kilometry i wagono-kilometry) i wynik zgłasza do Departamentu Mechanicznego Ministerstwa Komunikacji do dnia 10 następnego miesiąca.

Nr VI/317/59/47.

Załącznik Nr 1.
(do § 2, pkt 1.)

(strona 1)

KARTA INWENTARZOWA

1	WAGON Nr SERIA Nr PIERWOTNY		
2	Pochodzenie wagonu	19	Ogrzewanie: par. npr. wpr. miesz.; „ samodzielne; wodne; „ z połączeniem do centrali
3	RIC		
4	Rozstaw: skrajnych osi wagonu; „ „ wózka; sworzni wózków	20	Kurek do półsprzęgu ogrzewaniowego tak — nie
		21	Ilość przedziałów w kl. 1. 2. 3
5	Rodzaj wózka: amer., niem., Görlitz.	22	Ilość miejsc siedzących: w kl. 1. 2 3
6	Konstr. podwozia: żel. nitow., żel. spaw.	23	Ciężar własny . . . . . kg.
7	Rodzaj łożysk	24	Rok budowy
8	Typ sprzęgów śrubowych	25	Wytwórnia
9	Typ zderzaków: tulejowy, trzonowy	26	Szkicowy rys. wnętrza wagonu
10	Zewnętrzne wymiary pudła: długość; szerokość		
11	Konstrukcja pudła: drewn., żel. nit., żel. spaw.		
12	System hamulca		
13	Czy posiada nastawiacz „SAB“		
14	Przewody hamulcowe		
15	Rodzaj oświetlenia elektr. gaz. prow.		
16	Regulator ośw. elektr. systemu		
17	Prądnica systemu		
18	Akumulatory pojemn. moc Ah		

PKP Seria M Nr. 38

(strona 2 do zał. Nr 1)

MIEJSCE NAPRAWY	Rodzaj naprawy	Data		Zmiany konstrukcyjne i uwagi	Nazwa dyrekcji właścicielki
		wejścia do warszt.	wyjścia z warszt.		

Załącznik 2.
(do § 2, pkt 5)

W Y K A Z

wagonów osobowych, które miały okresowe naprawy

w miesiącu .... 19........ roku.

Nr. Nr. wagonu	Dokonana naprawa			Uwagi
	rewizja	średnia	główna	
1	2	3	4	5

D.O.K.P ....

KSIĄŻKA KONTROLI I PLANO

Seria wagonu	Nr. wagonu	Data ostatniej naprawy			Daty napraw okresowych								
					1948			1949			1950		
		Głównej	Średniej	Rewizji	Głównej	Średniej	Rewizji	Głównej	Średniej	Rewizji	Głównej	Średniej	Rewizji
1	2	3	4	5	3	4	5	3	4	5	3	4	5

Załącznik 3
(do § 3, pkt 1)

WANIA NAPRAW OKRESOWYCH

wykonanych w roku:

1951			1952			1953			1954		
Głównej	Średniej	Rewizji	Głównej	Średniej	Rewizji	Głównej	Średniej	Rewizji	Głównej	Średniej	Rewizji
3	4	5	3	4	5	3	4	5	3	4	5

D.O.K.P. ....

PLAN NAPRAW OKRESOWYCH

Miesiące	Rodzaj naprawy	Rodzaj i ilość					
		4-ro osiowe					
		wyścielane	niewyście-łane	mieszane	bagażowe	pocztowe	bag.-poczt.
1	2	3	4	5	6	7	8
STYCZEŃ	Główna						
	Średnia						
	Rewizja						
LUTY	Główna						
	Średnia						
	Rewizja						
MARZEC	Główna						
	Średnia						
	Rewizja						
KWIECIEŃ	Główna						
	Średnia						
	Rewizja						
MAJ							
CZERWIEC							
LIPIEC							

Załącznik 4
(§ 3. pkt 5)

WAGONÓW na rok 194

w a g o n ó w								UWAGI
	2 i 3 osiowe							
wagony ogrzewcze	wyściełane	niewyściełane	mieszane	bagażowe	pocztowe	bag.-poczt.	ogrzewcze	
9	10	11	12	13	14	15	16	17

Załącznik 5.
(§ 3, pkt 6)

WYKAZ

wagonów osobowych, u których w miesiącu ....
wypada termin naprawy okresowej.

Nr. wagonu	Rodzaj naprawy	Dokąd wysłać	Data wstawienia wagonu do naprawy	Uwagi
1	2	3	4	5

(vacat)

Przykład 1

KONTROLA PRZE

Seria	Nr. wag.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Bhuxz	4002	101	$\frac{102}{N}$	N	$\frac{N}{R}$	R	R	R	$\frac{R}{401}$		$\frac{402}{401}$		–	—	–	4166
„	4003															
„	4005															
„	4006															

Przykład 2

BChx	7135	101	Zakopane	$\frac{102}{101}$	/	$\frac{102}{101}$	/	$\underline{102}$	Praga		$\frac{202}{201}$	/	/	202		

Przykład 3

Cy	021112	I	I	I	I	I	III	III	III	III	III	N	N	N	II	II
„	021325	II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	II

Załącznik 6
(§ 4, pkt. 1)

BIEGÓW WAGONÓW

16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	Kilometry
D	D	D	D	D / 215								216	rew. MF. Pruszków			2424 5796 8632 10684 27.536 wag/km 4 110.144 osio/km
II N	II IV	II IV	II IV	II •IV	II IV	II IV	II IV	II IV	II IV	II IV	II IV	II IV	II IV	II IV	II IV	

DZIAŁ DRÓG KOŁOWYCH.

254

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 5 grudnia 1947 r. w sprawie zmiany i wyjaśnienia okólnika z dnia 29 marca 1947 r. w sprawie ustalenia szerokości pasów drogowych w związku z przebudową ustroju rolnego.

Jak wykazała praktyka, okólnik Ministra Komunikacji z dnia 29 marca 1947 r., w sprawie ustalenia szerokości pasów drogowych w związku z przebudową ustroju rolnego (Dz. Urz. M. K. Nr. 5 poz. 70), nie wszędzie jest w sposób właściwy interpretowany.

W związku z tym — w porozumieniu z Ministrami: Rolnictwa i Reform Rolnych, Administracji Publicznej, Ziem Odzyskanych oraz Odbudowy (Główny Urząd Planowania Przestrzennego) — wyjaśniam dodatkowo i zarządzam co następuje:

1. Do czasu ustalenia w drodze ustawodawczej nowej klasyfikacji dróg państwowych i wojewódzkich, a następnie przez organa samorządowe dróg powiatowych i gminnych, szerokość pasów drogowych na obszarach objętych przebudową ustroju rolnego należy projektować według dotychczasowej klasyfikacji dróg, jednakże **w ścisłym porozumieniu** z regionalnymi dyrekcjami planowania przestrzennego. W razie różnicy zdań co do szerokości tych pasów należy niezwłocznie sprawę przedstawić Ministerstwu Komunikacji do decyzji. Ostateczna decyzja o szerokości pasa danej drogi winna być doręczona władzom, przeprowadzającym przebudowę ustroju rolnego, najpóźniej w ciągu miesiąca od chwili zgłoszenia przez nie wniosku o ustalenie szerokości pasa.
2. Wydzielenia pasów drogowych należy dokonywać w zasadzie symetrycznie w stosunku do osi istniejącej drogi o nawierzchni twardej. W wyjątkowych jednak wypadkach spowodowanych trudnościami terenowymi lub warunkami gospodarczymi i zabytkowymi, lub też względami na przyszłe urządzenie drogi, wydzielenie pasa drogowego może być dokonane asymetrycznie w stosunku do osi drogi.
3. Na odcinkach odbudowanych w osiedlach istniejących, pas drogowy należy tak projektować, aby bez specjalnie uzasadnionej potrzeby nie zachodziła konieczność rozbiórki budynków, zwłaszcza murowanych.
4. Gdyby z powyższych względów na tych odcinkach nie udało się uzyskać szerokości pasów drogowych, przewidzianych w ust. 1 wyżej wymienonego okólnika z dn. 29 marca 1947 r., należy zaprojektować urządzenia drogi według typu miejskiego, stosownie do potrzeb ruchu na danej drodze, lub zaprojektować przełożenie drogi poza osiedle i w tym celu wydzielić odpowiedniej szerokości pas drogowy.
5. Przełożenie poza osiedle należy stosować w wypadkach wyjątkowych a mianowicie, gdy osiedle ciasno zabudowane położone jest przy drodze o przewidywanej wielkiej intensywności ruchu przelotowego.
6. Przełożenie poza osiedla dróg państwowych i wojewódzkich wymaga zatwierdzenia przez Ministerstwo Komunikacji, zaś dróg powiatowych i gminnych — przez Wydział Komunikacyjny właściwego Urzędu Wojewódzkiego.
7. Przy projektowaniu na obszarze przebudowy ustroju rolnego nowych odcinków dróg, np. przełożenie istniejących dróg o nawierzchni twardej osiedla, należy w terminie uzgodnionym z władzami ziemskimi wskazać im w terenie dla ustalenia potrzebnych pasów drogowych przebiegi osi tych dróg.
8. Pasy drogowe, na których znajdują się tory kolei normalno- lub wąskotorowych, należy projektować o szerokości większej niż podają normy w ust. 1 wyżej wymienionego okólnika z dnia 29. marca 1947 r., tak, aby w przyszłości można było tory kolejowe przesunąć poza obręb drogi na własne torowisko. Szerokości te winny być uzgodnione z właściwymi zarządami kolejowymi, przy czym należy brać pod uwagę, że niektóre urządzenia dla drogi i kolei mogą być wspólne. Obecnie istniejące pasy kolei, o ile nie zachodzi specjalna konieczność, nie powinny być naogół poszerzane.
9. Do powołanego okólnika z dnia 29 marca 1947 r., wprowadzam następujące uzupełnienia:
   1) w ust. 5, pkt. 1) — po słowach: „dla dróg I kl. państwowych i wojewódzkich — wstawić należy słowa „z wyjątkiem nowoprojektowanych odcinków dróg do czasu ich wybudowania";
   w pkt. 2) zaś — po słowach „dla dróg II i III kl. powiatowych i gminnych „wstawić należy słowa" oraz dróg nowoprojektowanych I klasy do czasu ich wybudowania";
   2) w ust. 7 — po słowach „Przy drogach I klasy (państwowych i wojewódzkich") należy wstawić słowa: „w osiedlach nowoprojektowanych".
10. Na wniosek władz ziemskich przeprowadzających przebudowę ustroju rolnego należy poddać rewizji dotychczas ustalone szerokości pasów drogowych zgodnie z podanymi wyżej zasadami. Dotyczy to w pierwszym rzędzie odcinków, na których na skutek ustalenia nowych pasów drogowych, należałoby znieść istniejące budynki niezniszczone lub zniszczone, a nadające się do odbudowy.

N° IX-D-2-J-19/47.

255

Obwieszczenie Ministra Komunikacji z dnia 15 lipca 1947 r. w sprawie zmian w składzie osobowym Wyższej i Odwoławczej Komisyj Dyscyplinarnych przy Ministrze Komunikacji dla funkcjonariuszów państwowych.

W składzie osobowym Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy Ministrze Komunikacji podanym w obwieszczeniu Ministra Komunikacji z dnia 11 kwietnia 1945 (Dz. Urz. M. K. Nr. 6, poz. 47) zaszły następujące zmiany:

Przewodniczącym został mianowany mgr. Głowacki (Dep. Organizacyjno - Prawny) wobec wystąpienia ze służby mgr. Kędzierskiego Tomasza. Ze składu Komisji ubyli:

1) śp. mgr. Bogdanowicz Piotr,
2) śp. Tomaszewski Stanisław (Dep. Lotnictwa Cywilnego),
3) Pigłowski Marian,
4) mgr. Betke Ryszard,
5) śp. Tokarski Roman.

Członkami Komisji zostali mianowani: ob. ob.

1) Romicki Romuald (Dep. Lotnictwa Cywilnego),
2) Dzieżbicki Karol (Dep. Samochodowy),
3) Starożewski Piotr (Biuro Aprowizacji i Zaopatrywania),
4) Dębski Kazimierz (Państwowy Instytut Hydrolog. Met.).

Rzecznikiem dyscyplinarnym został mianowany mgr. Messing Włodzimierz (Dep. Finansowy) na miejsce mgr. Fedaka Józefa, a zastępcą rzecznika — mgr. Włodarczyk Jan (Dep. Finansowy) na miejsce mgr. Oldaka Dawida. Zastępcą rzecznika dyscyplinarnego przestał być poza tym mgr. Połajewski Mieczysław.

W składzie osobowym Odwoławczej Komisji Dyscyplinarnej przy Ministrze Komunikacji podanym w obwieszczeniu Ministra Komunikacji z dnia 11 kwietnia 1945 r. (Dz. Urz. MK Nr. 6, poz. 47) zaszły następujące zmiany:

Zastępca Przewodniczącego przestał być mgr. Keck Zdzisław.

Ze składu Komisji Odwoławczej ubyli:

1) śp. inż. Zakrzewski Jan,
2) mgr. Nowak Jan.

Członkami Komisji zostali mianowani ob. ob.

1) inż. Jędrzejak Józef (Dep. Mechaniczny),
2) inż. Michalewicz Mieczysław (Dep. Dróg Wodnych),
3) Kulig Adam (Biuro Aprowizacji i Zaopatrywania.

Rzecznikiem dyscyplinarnym został mgr. Ćwiąkalski Stanisław (Biuro Personalne) na miejsce ob. Kopera Stanisława.

Zastępcą rzecznika dyscyplinarnego przestał być mgr. Deptuła Satnislaw.

256

Tytuły aktów prawodawczych ogłoszonych w „Dzienniku Ustaw R. P." i w „Monitorze Polskim" dotyczących lub interesujących dział komunikacji.

1) Umowa o komunikacji lotniczej między Polską a Rumunią podpisana w Bukareszcie dnia 9 sierpnia 1947 r.

(p. Dz. U. R. P. Nr. 73, poz. 461)

2) Oświadczenie rządowe z dnia 3 listopada 1947 r. w sprawie wymiany not zatwierdzających Umowę o komunikacji lotniczej między Polską a Rumunią z dnia 9 sierpnia 1947 r.

(p. Dz. U. R. P. Nr. 73, poz. 462)

3) Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 3 grudnia 1947 r. o granicach okręgów i siedzibach izb skarbowych oraz urzędów i organów podporządkowanych izbom skarbowym.

(p. Dz. U. R. P. Nr. 73, poz. 483)

4) Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 9 grudnia 1947 r. o ustanowieniu urzędów morskich i kapitanatów portów.

(p. Dz. U. R. P. Nr. 76, poz. 489)

5) Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 18 listopada 1947 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych".

(p. „Monitor Polski" Nr. 144, poz. 879).

6) Zarządzenie Ministra Skarbu wydane w porozumieniu z Ministrami: Administracji Publicznej, Przemysłu i Handlu, Aprowizacji, Odbudowy, Komunikacji, Poczt i Telegrafów oraz Ziem Odzyskanych w sprawie wadium przy przetargach oraz zabezpieczenia zaliczek i odszkodowań umownych na dostawy i roboty na rzecz Skarbu Państwa, Samorządu oraz instytucji prawa publicznego.

(p. „Monitor Polski" Nr. 152, poz. 903).

7) Zarządzenie Ministtra Pracy i Opieki Społecznej z dnia 11 grudnia 1947 r. o zryczałtowaniu należności ubezpieczalni społecznych za pomoc lecznicza dla osób pobierających zaopatrzenia emerytalne lub renty.

(p. „Monitor Polski" Nr. 154, poz. 912).

KOMUNIKAT

Ministerstwa Komunikacji z dnia 31 grudnia 1947. w sprawie zapisania się do Ligi Lotniczej.

Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 21 sierpnia 1947 r. (Dz. U. R. P. Nr. 60, poz. 333) Stowarzyszenie „Liga Lotnicza" zostało uznane za Stowarzyszenie wyższej użyteczności. Równocześnie powyższemu Stowarzyszeniu nadany został statut ogłoszony w Monitorze Polskim z dnia 24 września 1947 r. Nr. 120, poz. 763.

Wobec tego, że Liga Lotnicza ma na celu krzewienie zamiłowania do lotnictwa w jak najszerszych kręgach społeczeństwa oraz popierania rozwoju lotnictwa polskiego we wszystkich jego dziedzinach — Ministerstwo Komunikacji doceniając znaczenie Ligi w rozwoju młodego cywilnego lotnictwa zachęca do zapisywania się do tego stowarzyszenia i zezwala na zakładanie miejscowych Kół Ligi Lotniczej na terenie podległych Ministerstwa urzędów, przedsiębiorstw i zakładów.

SPROSTOWANIE BŁĘDÓW

1) W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 2 listopada 1945 r. o służbie w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe" (przedruk w „Dz. Urz. M. K. z 1945 r. Nr. 18, poz. 182) w § 27 w wierszu 6 należy zamiast wyrazów „natychmiast bezpośredniemu zwierzchnikowi" wstawić wyrazy: „następnemu zaś z kolei".

2) W repertorium wykazów i sprawozdań periodycznych składanych Ministerstwu Komunikacji przez dyrekcje okręgowe kolei państwowych i centralne biura (urzędy) PKP (Dz. Urz. M. K. z 1947 r. Nr. 9, poz. 176) na str. 288 „Biuro Personalne" poz. 5 termin „25.VII." należy poprawić na „25.VIII".

3) W spisie treści na tytułowej stronie Nr. 11 „Dz. Urz. M. K." z 1947 r. w poz. 216 wyraz „Elektrotechnicznych" należy zamienić na „elektrotrakcyjnych".

4) W okólniku Ministra Komunikacji z dnia 5 listopada 1947 r. w sprawie zmian i uzupełnień przepisów Nr. R 18, R 10, R 3 (Dz. Urz. M. K. Nr. 11, poz. 217) należy w pkt. 1 skróty „O, O, O, O, R" poprawić na „O, OO, OR".

5) W zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 25 października 1947 r. o udzielaniu informacji interesantom (Dz. Urz. M. K. Nr. 12, poz. 221) należy w § 5, ust. 2 po wyrazach „o merytoryczne załatwienie sprawy" wyrazy „bez kierownika ich" zmienić na „bez kierowania ich".

6) W zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 10 listopada 1947 r. o wydaniu Instrukcji Kancelaryjnej (Dz. Urz. M. K. Nr. 12, poz. 222) należy:

a) w § 6, ust. 1 po wyrazach „z wyjątkiem" skreślić wyrazy: „telegramów, telefonogramów i";

b) w § 12, ust. 14, pkt. 4) wyrazy: „rubryka pozioma 3" zmienić na „rubryka pozioma 4" (oznaczenie komórki organizacyjnej);

c) na str. 371, zamiast „załącznik do § 17 ust. 5" ma być „załącznik 10 do § 17 ust. 5";

d) na str. 371 zamiast „załącznik 10 do § 17 ust. 5" ma być „załącznik 9 do § 16 ust. 5";

e) w § 19 ust. 1 po wyrazach „w biurach" skreślić przecinek.

7) W zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 18 listopada 1947 r. o organizacji stacji kolei państwowych (Dz. Urz. M. K. Nr. 13, poz. 232) w § 13 pkt. 2) lit. b) należy wyrazy pkt. 4" zmienić na ust. 4".

8) W tytule zarządzenia ogłoszonego w Nr. 13 Dz. Urz. M. K." z 1947 r. pod pozycją 235 po wyrazie „Zarządzenie" należy wstawić wyraz „Ministra".

Adres Redakcji i Administracji:
Ministerstwo Komunikacji ul Chałubińskiego 4. Konto czekowe P.K.O. Nr I-658
Telefon wewn. M. K. Nr 337.

Warunki Prenumeraty: Prenumerata wynosi w Kraju:
Kwartalnie zł 150. Cena każdego numeru zł 35.

Do nabycia w Administracji Wydawnictw M. K., w Składnicach taryfowych D. O. K. P. i C. B. T. i R. Z. w Bydgoszczy. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedynczych numerów Dz. T. i Z. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Drukarnia „Wiedza" Nr 2. Wrocław, Wierzbowa 30. — Nr 3223 — Nr 141 — 15. I. 48. — 12.500.